

Nr 221.

Av herr **Ström**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar.

Det förslag till förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar, som framlagts i proposition nr 432, måste mottagas med mycket blandade känslor av allmänheten icke blott därför, att det nu blir femte gången under kristiden, som en förhöjning i statens järnvägars taxor åstadkommes — om nu en sådan höjning blir ett resultat av föreliggande framställning från järnvägsstyrelsen — utan även därför, att det nu framlagda förslaget innebär taxeförhöjningar av synnerligen stor ekonomisk räckvidd och i vissa fall belöpande sig ända upp till 200 % och däröver å de ordinarie taxavgifterna.

Regeringen har också erkänt, att förslaget går långt i nämnda avseenden och har också medgivit »att det av järnvägsstyrelsen nu framlagda förslaget avser en så betydande belastning av allmänheten och affärslivet, att tvekan kan uppstå, huruvida det kan vara tillrådligt att under den oerhörda dyrtid, som nu råder, skrida till sådana taxeförhöjningar». Ett uttryck för denna tvekan är också den omständigheten, att regeringen ansett sig böra framlägga frågan för riksdagen, en åtgärd, som för övrigt måste hälsas med synnerlig tillfredsställelse och som borde, enligt mitt förmenande, lämpligen kunna praktiseras av regeringen vid alla de tillfällen, då frågor om mera betydelsefulla taxeförhöjningar eller förändringar ligga före.

Regeringen har emellertid ansett en höjning av taxorna ofrånkomlig och har också begärt, att riksdagen skall yttra sig rörande ett inom civildepartementet på grundvalen av järnvägsstyrelsens förslag utarbetat projekt

till förhöjning av statens järnvägars taxor. I detta förslag har dock departementschefen i någon mån avvikit från järnvägsstyrelsens utkast, i det att han föreslagit en nedsättning i förhöjningen för levande djur, vissa livsförnödenheter i sändningar för inhemsk förbrukning, fodermedel, gödningsämnen och ved för hushållskonsumtion, för vilka varor järnvägsstyrelsen föreslagit en taxeförhöjning av 200 %, under det att i den nu föreliggande propositionen av regeringen föreslås en höjning med 150 % utöver den normala taxan. För samtliga dessa varuslag är den nu gällande förhöjningen 70 % utöver det normala, vadan alltså enligt den föreliggande propositionen ytterligare skulle tillkomma 80 % förhöjning på de ursprungliga taxeaavgifterna.

Om man alltså kan med en viss tillfredsställelse konstatera, att departementschefen föreslagit en mindre taxeförhöjning för dessa varor än vad järnvägsstyrelsen velat genomdriva — en minskning, som dock synes allt för ringa tilltagen — så måste man, när det gäller annat område av taxeväsendet, nämligen persontrafiken, konstatera, att regeringen där gått t. o. m. längre i taxeförhöjningar än vad järnvägsstyrelsen föreslagit, vilket åtminstone med avseende på trafiken i III klass synes vara synnerligen betänkligt. Här har nämligen i propositionen föreslagits en höjning i biljettpris för III klass biljetter från 70 %, som är den nuvarande förhöjningen utöver det normala, till 120 %, under det att järnvägsstyrelsen föreslagit 100 % förhöjning. Med avseende på III klass månadsbiljetter, partibiljetter har föreslagits förhöjning från 50 %, som nu är gällande, till 80, vilket också av järnvägsstyrelsen ansetts vara en lämplig förhöjning.

Vad man på detta sätt uttager genom taxeförhöjningar, faller i allmänhet ju direkt på den fattiga och mindre burgna befolkningen, på underklassen och den lägre medelklassen, vilka klasser redan förut synnerligen hårt tryckas av dyrtidens bördor. Större delen av resor, som företagas i III klass, torde ock vara *nödvändighetsresor* eller åtminstone resor, som icke direkt kunna rubriceras som nöjesresor. Kostnaden för större delen av dessa resor torde också uttagas direkt ur små inkomsttagares egna portmonäer, under det att t. ex. resor i II klass säkerligen till stor procent äro affärsresor m. m., som betalas av en viss uppdragsgivare, affärsföretag eller annat företag samt statsinstitution, för vilka resan sker. Men även i de fall, att resa i II klass ej företages för annan persons räkning än resanden själv, träffar i allmänhet kostnaden personer i mera burgna ställningar, som möjligen kunna bära den taxeeökning, som skulle uppkomma enligt regeringens förslag.

Jag tillåter mig alltså föreslå, att ingen förhöjning nu sker å priset å III klass enkla biljetter samt parti- och månadsbiljetter, i synnerhet som redan förut skett en förhöjning av dessa biljetter med resp. 70, 50 och 50 %. Jag vet visserligen, att mot detta förslag kommer att invändas, att man på detta sätt åstadkommer en helt annan proportion i biljettpriserna mellan III och II klass, än den som förut varit den vanliga. För min del har jag emellertid den uppfattningen, att en sådan ändrad proportion mycket väl kan vara försvarbar, i synnerhet under abnorma tidsförhållanden och detta ur sociala utgångspunkter. Den står också i god överensstämmelse med hela kristidslagstiftningen, som ju syftar till att skydda de mindre inkomsttagarna i samhället.

Säkerligen kommer även en annan invändning att göras mot mitt förslag, nämligen den invändningen, att man kan antaga, att, om mitt förslag godtages, det uppstår en rusning till III klass av personer, som annars skulle använt sig av II klass, varigenom alltså överbelastning av III-klassvagnarna kan uppkomma. För min del tror jag ej alls på att sådana konsekvenser skulle bli en följd av mitt förslags förverkligande. Säkerligen komma i allmänhet de, som vant sig vid den större bekvämligheten i II klass och som ha råd kosta på sig resa i denna klass, allt fortfarande att resa i denna klass.

Utöver den ändring i regeringens förslag, som här ifrågasatts av mig, anser jag även, att någon höjning i godstrafiktaxorna ej böra ske för följande varor, nämligen:

Levande djur	(som stycke gods och vagnslast gods)				
Fodermedel	»	»	»	»	
Gödningsämnen	»	»	»	»	och
Hushållsved	»	»	»	»	

Det bör enligt min mening, så långt som möjligt undvikas, att förhöjning i priset på dylika varor ytterligare uppskruvas, vilket säkerligen kommer att ske, om taxorna för desamma ytterligare höjas utöver den höjning av 70 %, som redan ägt rum. Alltså håller jag före, att riksdagen ej ens bör gå med på den av regeringen föreslagna förhöjningen av 150 %, vilken dock, som ovan nämnts, är mindre än den av järnvägsstyrelsen föreslagna, som belöper sig på 200 %.

Vad skulle det nu innebära i minskade inkomster för statsbanorna, om ingen förhöjning åstadkommes i taxorna för III kl. biljetter och för ovannämnda levande djur och varor? Enligt sid. 27 i den kungl. pro-

positionen skulle inkomstsumman enligt mitt förslag med c:a 21 miljoner understiga den inkomstsumma, som skulle uppstå, om regeringens förslag godtoges. Tänkas kan ju emellertid, att denna summa kan komma att bli ännu större. Men under alla förhållanden torde den betydligt komma att underskrida den summa, vartill krigstidshjälpen och krigstidstillägget tillsammans för statens järnvägars personal för år 1918 kan komma att belöpa sig.

Regeringen har nämligen som grundval för de ekonomiska beräkningar, som framförts som motiv för järnvägstaxornas höjande, lagt en utgiftsstat för 1918, vari även ingår nämnda summa. Men på samma gång har även i denna summa intagits den utgiftssumma, vartill samma krigshjälp och krigstidstillägg för 1917 belöpt sig. Denna sistnämnda summa har nämligen anförts i 1918 års kostnader samtidigt som även samma kostnader för 1918 avföras i samma års kostnader.

Det kan visserligen vara riktigt att hålla på, att varje års kostnad bokföres å samma års utgifter. Men då man nu från början följt den principen att bokföra 1917 års kostnader för krigshjälp och krigstidstillägg å 1918 års bokföring, synes det riktigare om man fullföljt denna praxis, så att det undvikits, att två års kostnad kommit in under år 1918, vilka dubbla kostnader alltså ligga till grund för beräkningen av de nu till förhöjning föreslagna taxorna. Men även om nu så förfares, att både 1917 och 1918 års krigstidshjälp och krigstidstillägg intagas i 1918 års utgifter, kan man dock ej finna det oskäligt, om man här påyrkar, att vid beräkningarna för taxeförhöjningar endast ett års kostnader medtagas samt att alltså 1918 års krigstidshjälp och krigstidstillägg borttages ur de årskostnader för 1918, som ligga till grund för taxeberäkningarna.

Sistnämnda kostnader för krigstidshjälp och krigstidstillägg för 1918 belöpa sig enligt uppgift till cirka 32 miljoner kronor, vadan alltså ett borttagande av denna summa ur kostnadsberäkningarna innebär, att man bör kunna nedsätta de föreslagna taxeförhöjningarna med en summa, som innebär en nedsättning i inkomsterna med denna summa. Då ett borttagande av de föreslagna förhöjningarna för III klass personbiljetter samt för levande djur, livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen och hushållsved innebär en minskad inkomst av cirka 21 miljoner, möjliggöres alltså på detta sätt en sådan åtgärd.

Jag anser alltså, att en höjning av taxorna för III klass persontrafik samt för sistnämnda slag av transporter ej bör ske. Skulle dock riksdagen icke vilja gå med på att avslå förhöjningen i samtliga dessa

avseenden, anses att åtminstone förhöjningen bör kunna inhiberas för III klass persontrafiken, varvid särskilt bör beaktas, att en förhöjning av priset å III klass partibiljetter och månadsbiljetter måste anses otidsenlig just nu, då bostadsbristen nödvändiggör för en massa småfolk att bosätta sig på långt avstånd från arbetsplatsen.

Med hänvisning till denna motivering och under förhoppning att utskottet föreslår de åtgärder med avseende på nedsättningsbiljetter och prisskillnadsbiljetter, som möjligen kunna motiveras, om mitt yrkande i övrigt bifalles, hemställes alltså,

att riksdagen måtte med anledning av proposition nr 432 lämna det yttrandet, att någon ytterligare förhöjning ej bör ske för:

Persontrafik.

III klass enkla biljetter.
» » partibiljetter.
» » månadsbiljetter.

Godstrafik.

Levande djur.

Styckegods.

Livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen, hushållsved.

Vagnslastgods.

Livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen, hushållsved.

Stockholm den 28 maj 1918.

Fredrik Ström.